REPONSE

De la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs au Rapport du Commissaire spécial, M. Charles Langelier, portant date du 26 février 1890, concernant la compagnie et ses entrepreneurs.

Québec, 30 décembre 1890.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

A une assemblée des Directeurs de la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. tenue à l'hôtel St-Louis, en la cité de Québec, samedi le vingt-septième jour de décembre, A. D. 1890.

" Lecture est faite du rapport de M. Charles Langelier, commissaire nommé pour s'enquérir des troubles survenus dans l'automne de l'année mil huit cent quatre vingt neuf sur la ligne du chemin de cette compagnie, par le fait que les ouvriers et employés du sous-entrepreneur, M. Henry Macfarlane, n'avaient pas été payés depuis plusieurs mois, le dit rapport portant date du vingt-six février mil huit cent quatre-vingt-dix

" Après discussion, il est unanimement résolu que ce bureau proteste contre les assertions erronées et injurieuses contenues dans le dit rapport, et que les officiers de la compagnie préparent un mémoire adressé à Son Honneur le Lieutenant Gouverneur pour répondre au dit rapport et justifier la Compagnie.

Extrait des minutes de la Compagnie du Chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

Vraie copie,

(Signé) L. A. Robitaille,

Secrétaire.

Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/reponsedelacompa00chem

REPONSE

De la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs au Rapport du Commissaire spécial, M. Charles Langelier, portant date du 26 février 1890, concernant la compagnie et ses entrepreneurs.

Québec, 30 décembre 1890.

———o———

A SON HONNEUR

LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR,

DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

Le soussigné, Directeur-Gérant de la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, a l'honneur de soumettre la réponse suivante au rapport, en date du 26 février 1890, fait par M. Charles Langelier, nommé Commissaire pour faire une enquête sur les difficultés survenues sur le chemin de fer de la Baie des Chaleurs dans l'automne de 1889.

Je dois déclarer d'abord que je n'ai eu connaissance de ce rapport que tout récemment, l'Honorable M. Mercier m'en ayant transmis copie le 11 novembre dernier, avec la liste des paiements faits et des créances non encore acquittées, pour la section du chemin de fer entreprise par M. MacFarlane, savoir : pour les premier soixante milles.

Votre Commissaire a divisé son rapport en neuf chapitres.

AU SEPTIÈME CHAPITRE

il explique comment il a conduit cette enquête. Il n'appert pas que M. Langelier ait notifié la Compagnie au sujet de la dite enquête. De fait, la Compagnie n'a été notifiée, par voie télégraphique, que lorsque le Commissaire eut terminé son enquête sur les réclamations contre M. MacFarlane, et après que j'eusse fait la remarque de cette omission à l'Honorable Premier Ministre, à Québec. Et alors il était trop tard pour que la Comgagnie pût agir avec efficacité pour protéger ses intérêts.

M. Langelier dit que M. Giroux, l'un des directeurs de la Compagnie, était présent à l'enquête. M. Giroux n'a pas assisté en sa qualité de directeur de la Compagnie, mais il surveillait ses affaires personnelles, vû qu'il avait fait certains travaux et fourni des matériaux sur la ligne ; et il assistait à l'enquête pour contrôler les réclamations qui étaient produites contre lui. Il en a, dans le temps même, fait une déclaration formelle au Commissaire, ainsi qu'il appert de la déclaration ci-annexée (A). M. Giroux n'avait pas la connaissance nécessaire des affaires de la Compagnie pour surveiller une semblable enquête. Il n'était pas autorisé à cet effet. Au reste, il aurait guère convenable pour la Compagnie d'y être représentée, sans invitation ou notification du Commissaire.

Ainsi, les importantes dépositions de M. MacFarlane, le sous-entrepreneur, de MM. Light et LeDuc, ingénieurs, sur lesquelles le Commissaire appuie les conclusions de son rapport, ont été prises hors la connaissance de la Compagnie, laquelle n'a jamais été notifiée du lieu et de la date à laquelle ces déclarations devaient être prises.

Quant aux personnes mal intentionnées, qui, d'après M. Langelier, auraient empêché les gens de produire leurs réclamations, la Compagnie n'en connaît rien. Ce monsieur devrait se rappeler toutefois qu'il a lui-même, à maintes reprises, durant l'enquête, déclaré aux créanciers de M. MacFarlane, qu'il n'était pas nécessaire pour eux d'assermenter leurs réclamations ; que toutes les réclamations qui concordaient avec les rôles de paie de MacFarlane seraient payées sans autre formalité, ainsi qu'il appert de la déclaration ci-annexée de M. J. F. Armstrong (B).

Je crois devoir relever préalablement ces deux assertions, afin de mettre Votre Honneur en état de juger si cette enquête a été conduite d'une manière légale et équitable, et si votre Commissaire a exercé toute la prudence et la diligence requises pour faire un rapport juste et impartial.

DANS LE PREMIER CHAPITRE

de son rapport, M. Langelier donne l'historique de la Compagnie, et il relate quel sont les subsides afférant à la Compagnie sur les premiers 100 milles de son chemin. Il intitule son second chapitre comme suit : " Ces subsides étaient-ils suffisants ? " et il le termine en disant que la Compagnie doit avoir tout ce qu'il faut pour payer ses entrepreneurs.

Je déclare de suite que, sous le rapport des paiements aux entrepreneurs, la Compagnie a rempli ses obligations.

M. Langelier semble ignorer tout-à-fait les termes du contrat que la Compagnie a passé avec C. N. Armstrong, le 6 Juin 1886, pour la construction des premiers cent milles de son chemin (C). Cependant, il était essentiel, pour établir la position et la responsabilité respectives des parties, de connaître les clauses de ce contrat, aussi bien que le contrat du sous-entrepreneur MacFarlane, qui se trouve assujetti anx obligations du contrat Armstrong.

Le prix de ce contrat est basé sur un taux uniforme de $20,000 le mille, payables à l'entrepreneur, partie en argent par les subsides, et partie en débentures ou obligations de la Compagnie.

Cet entrepreneur a droit à tous les subsides accordés à la Compagnie par les Législatures fédérale et provinciale, et la balance du prix de ce contrat lui est payable en débentures.

Il n'y a donc pas lieu de se demander si ces subsides étaient suffisants, puisque le contrat oblige l'entrepreneur à construire les cent milles du chemin, moyennant le paiement de tous les subsides, plus le montant de débentures nécessaire pour former les $20,000 par chaque mille de chemin. Il est de toute évidence que la Compagnie n'avait pas assez de subsides pour construire tout son chemin. Mais elle pouvait obtenir, par la vente de ses débentures, le montant d'argent nécessaire pour le terminer ; et la construction de soixante milles la mettait en mesure de donner des garanties satisfaisantes aux capitalistes qui désiraient acheter ces débentures.

La Compagnie a fait des démarches sérieuses pour cette fin. Et sans les obstacles qu'on a systématiquement suscités à ses projets et à ses démarches, la Compagnie aurait continué, sans interruption, la construction de son chemin. L'une des causes principales de ce retard a éte le défaut, de la part de M. MacFarlane, de compléter son contrat, et son refus de livrer à la Compagnie la possession de son chemin. Cette dernière a intenté une action contre le dit MacFarlane pour obtenir cette possession, et elle a l'espoir de réussir prochainement dans cette action.

La Compagnie a rempli fidèlement les obligations du contrat pour ce qui a rapport au paiement des subsides octroyés pour les premiers soixante milles construits. Elle n'a retenu aucune partie des argents de ces subsides, lesquels ont été transportés et payés à l'ordre de l'entrepreneur, qui y avait droit en vertu de son contrat ainsi que le constatent les reçus ci-joints de M. C. N. Armstrong, l'entrepreneur principal (E).

Il convient d'examiner le sous-contrat de M. MacFarlane, pour savoir si la Compagnie a bien rempli ses obligations à son égard.

SOUS-CONTRAT MacFARLANE (F).

Le 8 Juin 1888, l'entrepreneur de la Compagnie, M. C. N. Armstrong, a sous loué à M. H. MacFarlane une partie de son contrat, comprenant le parachèvement des premiers 40 milles du chemin, qui étaient en grande partie construits, et de plus, la construction des 20 milles s'étendant jusqu'à la rivière Cascapédia.

En vertu de ce contrat, M. MacFarlane était obligé de compléter ces 60 milles de chemin, à la satisfaction des ingénieurs des gouvernements, avant le 1er Janvier 1889.

Pour assurer le paiement du prix de son contrat, M. MacFarlane a exigé et obtenu de M. Armstrong un transport des subsides payables par les gouvernements fédéral et provincial pour un montant qu'il avait considéré, d'après son propre examen de la ligne et son estimé du coût des travaux, suffisant pour couvrir le coût total de son contrat, savoir : $260,000.

Ces subsides furent transportés, à sa demande, à la Banque Ontario, à Montréal, en fidéi-commis. Et les dites sommes ont été payées en totalité à cette banque, moins $28,546 retenues par le gouvernement local, et $31,825 retenues par le gouvernement fédéral pour garantir le parachèvement des travaux qui, d'après les rapports des ingénieurs, restent à faire sur les 60 milles du chemin entrepris par M. MacFarlane, pour un montant d'environ $30,000.

Il est bon de noter qu'en outre des subsides transportés à la Banque, M. MacFarlane a obtenu de M. Armstrong un transport de subventions municipales au montant de $18,000.

Comme l'inexécution du contrat du sous-entrepreneur MacFarlane a été la cause déterminante des troubles survenus sur la ligne du chemin de fer et du délai dans la construction du chemin, il importe de citer les principales clauses de ce contrat, afin d'établir où repose la responsabilité de ces difficultés.

Ces clauses se lisent comme suit :

" 1.—Le dit sous-entrepreneur complètera et finira les quarante milles du dit chemin de fer aujourd'hui en partie construits, et ajoutera du matériel roulant à celui qui se trouve déjà sur le chemin au montant et en la quantité spécifiés dans la liste du matériel roulant ci-annexée.

" 2.—Le sous-entrepreneur construira vingt milles de nouveau chemin, comme prolongement des dits quarante milles, le tout devant être construit et complété conformément au contrat du dit entrepreneur avec la dite compagnie, et sous la direction de l'ingénieur en chef de la dite compagnie, et conformément aux tracés et devis mentionnés au dit contrat, lesquels contrats et devis sont ici mentionnés comme la base d'après laquelle les dits travaux doivent être exécutés, et ces dits travaux seront ainsi complétés à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement fédéral.

" 3.—Les dits travaux seront complétés au premier de janvier mil huit cent quatre-vingt-neuf."

Le contrat passé par l'entrepreneur avec la Compagnie, contrat mentionné dans la deuxième clause qui vient d'être citée, renferme les stipulations suivantes :

" 1.—L'entrepreneur, à ses propres frais, fournira tous les travaux et tout genre de travail, machines, outillages, etc, requis pour la construction du dit chemin de fer, et cela conformément aux tracés et aux devis déjà préparés et qui pourront être préparés ci-après pour les fins des dits travaux.

" 2.—Les matériaux dont on se servira pour la construction des travaux devront être des meilleurs dans leurs différentes espèces, et les travaux devront être exécutés comme pourraient le faire des ouvriers habiles, et cela, d'une manière strictement conforme à ce contrat et au devis y-annexé et au tracé et aux dessins qui seront dorénavant préparés et fournis par l'entrepreneur, et approuvés par l'ingénieur de la compagnie, et qui seront exécutés à l'entière satisfaction du dit ingénieur.

" 3.- L'ingénieur sera seul juge de la qualité et de la quantité des travaux, et sa décision et son mesurage seront définitifs et concluants entre la compagnie du chemin de fer et l'entrepreneur."

M. MacFarlane ne peut ignorer ni répudier ces dernières stipulations, qui le lient tout autant qu'elles lient le principal entrepreneur.

Par ordre des ingénieurs des gouvernements, il a été fait certains changements dans le tracé du chemin ; mais cela n'a pas augmenté d'une manière sensible le coût des travaux. Il y a eu, aussi, quelques changements jugés nécessaires par les dits ingénieurs dans la longueur des arches de quelques ponts. La Compagnie a de suite accepté ces changements.

En vertu de son contrat, l'entrepreneur était obligé de se conformer aux instructions des dits ingénieurs. Mais l'entrepreneur MacFarlane a refusé d'exécuter ces travaux. Il n'avait droit à aucune garantie additionnelle de la Compagnie à raison de ces changements. Du reste, la possession du chemin, à laquelle il avait droit par son contrat, était une garantie suffisante pour lui. Il lui fallait donc compléter les travaux d'après les termes de son contrat, et ensuite, produire un état détaillé et complet de ses déboursés pour la construction du chemin, accompagné de pièces justificatives, afin d'établir si, oui ou non, le montant des subventions qui lui avaient été transportées était suffisant pour acquitter sa réclamation.

Or, M. MacFarlane n'a pas terminé ses travaux, ainsi que le constatent les rapports des ingénieurs des gouvernements (D) ; et il a refusé de fournir à M. Armstrong, entrepreneur principal, un état détaillé de ses déboursés, comme M. Armstrong l'a déclaré dans sa déposition assermentée devant M. Langelier, le 6 Février 1890, et ainsi qu'il appert par les deux jugements rendus contre le dit MacFarlane dans la cause 1339 de la Cour Supérieure à Québec, en février et avril dernier.

Comment M. MacFarlane peut-il prétendre qu'il n'a pas été payé suivant les termes de son contrat, ou bien que le coût de ses travaux est beaucoup plus élevé que le montant des subsides qui lui ont été transportés ? De fait, les travaux additionnels exigés par les Ingénieurs n'ont pas été exécutés par lui. Il ne peut donc pas invoquer ce prétexte pour affirmer qu'il a contre l'entrepreneur principal et la Compagnie une réclamation sérieuse.

Mais votre Commissaire va beaucoup plus loin.

AU CHAPITRE TROIS,

il cite d'abord la clause suivante du contrat MacFarlane passé le 8 juin 1888 :

" Et pour assurer les dits paiements qui doivent ainsi être faits par le dit entrepreneur au dit sous-entrepreneur, le dit entrepreneur s'engage par les présentes à faire un transport notarié des subsides accordés par le gouvernement du Canada pour la construction du dit chemin de fer et applicable aux dits 60 milles de chemin de fer, s'élevant à $62,000 pour les premiers 20 milles de chemin, aussi la somme de $128,000 applicable aux 20 milles de chemin neuf, en prolongement des 40 milles, savoir : quarante à soixante, et aussi la somme de $70,000 accordée par le gouvernement de Québec pour les dits 20 milles, et de fournir au dit sous-entrepreneur tous les pouvoirs et l'autorité nécessaires pour toucher les dits subsides, lesquels subsides devront être déposés en fidéi-commis (in trust) dans une banque incorporée qui sera indiquée par le dit sous-entrepreneur, et à lui payés au fur et à mesure que les travaux progresseront et qu'ils auront été gagnés et deviendront dûs par le gouvernement."

Puis il réfère à la déposition faite à l'enquête par M. Henry MacFarlane, qui a juré avoir reçu environ $200,000, en à-compte des $260,000 de subsides qui lui ont été transportés comme susdit. Il est bien évident que M. MacFarlane n'avait pas droit de toucher ou retenir plus de $60,000, avant d'avoir complété son contrat et démontré que le coût des travaux excédait la somme totale des subsides transportés, en y ajoutant $18,000 de subventions municipales qui lui avaient été transportées.

Cependant, M. Langelier prétend que M. MacFarlane avait " droit à tous les subsides qui ont été payés par les gouvernements ". Il oublie que quarante milles du chemin étaient presque terminés, et que les autres entrepreneurs avaient droit à certaine partie des subsides pour le prix de leurs travaux.

A la date du contrat MacFarlane, le 8 juin 1888, le règlement du subside afférant à la section de Gaspé n'avait pas été effectué. Ce subside additionnel ne fut accordé que le 12 juillet 1888, par l'Acte 51–52 Vict, chap. 92. Par conséquent, ce subside n'avait pas pu être transporté à M. MacFarlane, et il n'avait pas le droit de le toucher.

Je citerai quelques extraits de la déclaration assermentée de l'entrepreneur, M. C. N. Armstrong, devant M. Charles Langelier commissaire spécial, le 6 février 1890.

" Ni la compagnie ni moi n'avons en aucune manière touché aux subsides qui ont été transportés à M. MacFarlane, après la passation de son contrat. La législature de Québec a passé un acte autorisant le paiement à la compagnie d'un certain montant de subsides, payables particulièrement en rapport avec la section comprise entre le 20e et le 60e mille du chemin. Ces subsides n'ont pas été transportés à M. MacFarlane et il n'y avait aucun droit. A la date de la signature du contrat avec M. MacFarlane, savoir : le 8 juin 1888, aucun arrangement n'avait encore été fait avec le gouvernement de Québec pourvoyant à un paiement additionnel, en relation avec l'octroi en terre de la section de Gaspé converti en argent.

" Je déclare positivement qu'il n'a été fait à M. MacFarlane aucune promesse qu'il lui serait transporté d'autres subsides que ceux mentionnés dans son contrat.

" Par mon contrat avec la compagnie, j'ai droit à $20,000 par mille, payables avec les subsides des gouvernements fédéral et local, et la balance en débentures de la compagnie. Ces subsides m'ont été payés conformément aux termes et en à-compte du prix de mon contrat. Des sommes considérables avaient été dépensées sur les premiers 40 milles du chemin, et une forte balance m'était due par la compagnie. J'avais été obligé d'obtenir des personnes auxquelles certaines sommes avaient été transportées pour avances faites sur les premiers 40 milles, un abandon de leurs transports, afin de transporter à MacFarlane le montant de subsides nécessaires pour couvrir son contrat ; et ces personnes ont dû attendre que d'autres paiements de subsides fussent faits pour retirer ce qui leur était dû. Elles ont été payées à même les sommes additionnelles perçues du gouvernement local, en autant que les subsides du gouvernement en procuraient les moyens.

" Si MacFarlane eût touché d'autres subsides que ceux qui lui avaient été transportés en vertu de son contrat, il aurait reçu beaucoup plus qu'il ne lui était dû."

En présence de tous ces faits, que M. Langelier ne pouvait pas ignorer, il n'est nullement justifiable de dire que, " d'après la preuve, l'argent des subsides a été " détourné de sa destination."

A tout évènement, les subsides qui n'avaient pas été transportés à M. MacFarlane ont été reçus par M. Armstrong, conformément à son contrat. Il ne peut pas y avoir eu détournement. La conclusion du commissaire sur ce point est erronée et injuste. Conséquemment, il n'est pas justifiable non plus de conclure, comme il le fait au chapitre quatre " que la cause de la grève qui a eu lieu sur les travaux MacFarlane " a été le fait que la compagnie, ou ses représentants, ont retenu partie des subsides " payés par les deux gouvernements, et qui appartenaient au sous-entrepreneur " MacFarlane."

Je le répète, sur les subsides transportés à M. MacFarlane, il lui a été payé $200,000, d'après sa propre admission, Il reste $31,825 entre les mains du gouvernement fédéral pour assurer le parachèvement de son contrat, et le gouvernement provincial a payé à ses créanciers la plus grande partie des $28,546 qui avaient été transportées pour lui à la Banque Ontario : ce qui forme le total de $260,000 indiqué dans son contrat.

LA VÉRITABLE CAUSE DE LA GRÈVE,

c'est que M. MacFarlane n'avait pas payé ses employés et fournisseurs depuis quatre à cinq mois, malgré qu'il eût retiré de la Banque Ontario environ $280,000, c'est-à-dire, au delà du montant total de son contrat.

M. MacFarlane en a lui-même fait la déclaration assermentée lors de sa faillite, en Cour Supérieure, à Montréal, en novembre 1889 (G).

Il est très singulier de constater que M. Langelier tente de rejeter la responsabilité de la grève sur la Compagnie, lorsqu'il appert que celle-ci a fait ses paiements aux entrepreneurs conformément aux contrats, et lorsqu'il est prouvé que le sous-entrepreneur MacFarlane avait négligé de payer ses employés, pendant plusieurs mois, après avoir obtenu plus d'argent que le montant total de l'estimation de son contrat.

Pour justifier ses conclusions, le Commissaire cite la déclaration de M. George MacFarlane, l'associé de son père, M. H. MacFarlane, le sous-entrepreneur, comme suit :

" Question. Si tous les subsides que la Compagnie a reçus et qui ont été payés par le gouvernement de Québec, vous avaient été remis, pensez-vous que vous auriez pu continuer les travaux, payer les ouvriers et prévenir la grève?—Réponse. Oui, sans aucun doute."

Assurément, si M. MacFarlane avait reçu $139,000 de plus que le montant exigé par lui pour assurer le paiement de ses travaux, (savoir : $260,000), il aurait pu payer les ouvriers, s'il l'eût voulu. Mais comme il avait reçu plus d'argent que le montant de son contrat et qu'il n'avait pas payé ses créanciers, auxquels il a déclaré devoir $220,760, et qu'il n'avait pas terminé les travaux de son contrat, la déclaration de son fils associé n'est d'aucune valeur pour appuyer l'assertion du Commissaire.

Ainsi donc, la cause de la grève est trop évidente pour qu'il soit possible à M. Langelier d'en rejeter la responsabilité sur la Compagnie.

Quant au paiement des ouvriers employés par M. MacFarlane, ce paiement a été fait par le gouvernement local avec les subsides transportés à la Banque de M. MacFarlane. La Compagnie n'avait pas à intervenir. La balance des gages dues devait être payé par la Banque Ontario, suivant engagement à cet effet. Mais elle déclare qu'elle n'a jamais pu obtenir du Commissaire spécial, M. Langelier, l'état démontrant les sommes payées et celles qui restent dues.

Vu le refus de M. MacFarlane de compléter ses travaux, et de rendre compte de ses déboursés pour arriver à un règlement final, la Compagnie s'est trouvée dans l'impossibilité de continuêr immédiatement la construction de son chemin. Elle a intenté une action aux entrepreneurs Armstrong et MacFarlane pour obtenir la possession du chemin, et faire des arrangements financiers qui lui permettent de compléter les premiers 100 milles. Cette action se poursuit avec diligence, et la Compagnie a la perspective d'un prochain réglement de toutes ces difficultés, dont elle croit n'être nullement responsable ; car elle a payé ses entrepreneurs et rempli sa part d'obligations d'après les termes des contrats. Et malgré qu'elle ne soit pas directement responsable des dettes des dits entrepreneurs, elle prend actuellement des mesures pour que toutes les créances des ouvriers, maîtres de pension, fournisseurs de ties, etc, soient payées en entier.

AU CHAPITRE SIXIÈME,

le Commissaire fait un tableau fantaisiste, quoique peu attrayant, de la manière dont les expropriations de terrains requis pour le chemin de fer auraient été faites. Qu'il me soit permis de déclarer qu'au contraire, les expropriations ont été faites par réglement à l'amiable avec les six cents propriétaires des dits terrains. Sur tout le parcours des soixante milles, il n'y a pas eu lieu de faire vingt expropriations sous l'autorité de la Cour. Les quelques propriétaires qui n'ont pas encore été indemnisés n'en doivent pas attribuer toute la cause à la Compagnie.

Au reste, lorsque l'on sait que les municipalités ont voté l'argent nécessaire pour rembourser à la Compagnie le coût d'achat du droit de passage, il est facile de comprendre que ces propriétaires ont tout intérêt à régler à l'amiable. En parcourant les témoignages de l'enquête, j'ai constaté que plusieurs plaignants ont fait erreur dans leurs déclarations. Car ces propriétaires ont été expropriés suivant les formalités indiquées par la loi, ainsi qu'il appert par les dossiers déposés à la Cour Supérieure, à New-Carlisle, pour MM. Abraham LeBlanc, Louis Gauvreau, Abraham Dugas, Louis Bujol et autres.

Quant aux accusations portées contre la Compagnie, de " défaire les clôtures, de " déplacer les chemins publics et d'obstruer les cours d'eau, de mettre le feu au bois " et de commettre toutes espèces d'empiètements," la Compagnie ne s'est rendue coupable d'aucun de ces faits. Les entrepreneurs, qui sont responsables des travaux, ont pu, en certains cas, causer du mécontentement. Mais chaque fois que la chose est parvenue à la connaissance de la Compagnie, celle-ci s'est empressée d'y porter remède, autant qu'elle pouvait le faire. Souvent les entrepreneurs et sous-entrepreneurs ont déclaré à la Compagnie que ces plaintes n'étaient pas fondées. Je remarquerai de nouveau que ces accusations sont le résultat d'une enquête ex-parte, et qu'il n'a pas été permis à la Compagnie de relever un nombre d'erreurs et d'exagérations qu'il aurait été facile d'indiquer au Commissaire, lors de l'enquête. Une seule action a été instituée contre la Compagnie, par M. Théophile Landry, de Carleton, pour réclamer un demi arpent de terre nécessaire pour la station, et que ce Monsieur avait offert gratuitement à la Compagnie, à la condition que la station fut placée à l'endroit qu'elle occupe. Cette action fut prise par MM. Montambault et Langelier, avocats, immédiatement après le retour de M. Langelier, commissaire, en décembre 1889, et le demandeur n'a pas jugé à propos de faire diligence dans cette cause.

AU CHAPITRE HUIT,

M. Langelier traite la question de la gare de Maria. Je me contenterai de référer au volumineux dossier déposé au Département des Travaux Publics, pour justifier la compagnie dans le choix qu'elle a fait pour le site de cette gare. L'on y constatera que M. Light, l'ingénieur inspecteur du gouvernement local, M. Ridout, ingénieur inspecteur du gouvernement fédéral, M. LeDuc, ingénieur de l'entrepreneur, M. J. C. Bailey, ingénieur de renom, M. C. N. Armstrong, entrepreneur en chef, et M. MacFarlane, le sous-entrepreneur de la compagnie, sont tous d'accord sur le choix du site actuel. Du reste, la population de la municipalité était divisée sur cette question.

Le conseil municipal a passé une résolution en faveur d'une gare près de l'église, mais seulement par le vote prépondérant du maire, qui se trouve voisin de l'église. Les autres conseillers étaient divisés : trois contre trois.

Le Commissaire omet de dire que la Compagnie a fait construire deux gares dans cette municipalité, dont le territoire est très étendu : et que pour cette fin, il a fallu observer les distances convenables entre ces deux gares, et les gares avoisinantes.

Il serait absurde de prétendre que la Compagnie n'a pas rendu un service important à Maria en construisant deux gares, au lieu d'une seule, dans les limites de cette municipalité. Quant au raccordement avec la navigation, il serait également illogique de prétendre que la population de Maria aurait toutes les facilités désirables en se rendant au quai de Carleton, qui se trouve à dix milles de distance de l'église de Maria. Il lui faut avoir son quai, de même que ses gares, aux endroits les plus avantageux.

LE NEUVIÈME CHAPITRE,

contient les remarques générales du commissaire. Il dit en premier lieu que la Compagnie a passé en 1883 ou 1884, avec M. Chs. N. Armstrong, un contrat pour la construction de cent milles de son chemin compris entre Matapédia et Paspébiac. Voilà encore un avancé erroné. Ce contrat a été passé le 6 juin 1886.

Puis M. Langelier cite des extraits des dépositions de MM. Light et LeDuc, ingénieurs, lesquels donnent leur appréciation de la manière dont M. MacFarlane a exécuté les travaux. Il faut observer que ni l'un ni l'autre de ces ingénieurs ne prétendent que les travaux sont terminés. Bien au contraire, M. Light a fait un rapport au gouvernement de Québec, constatant qu'il reste des travaux à faire pour une somme d'environ $28,000. M. LeDuc a déclaré " qu'il était prêt à donner à M. MacFarlane un " estimé des travaux exécutés jusqu'à ce jour, (14 janvier 1890)." Plus loin, il dit : " Les soixante milles du chemin sur lesquels MM. MacFarlane & fils travaillent, ne " sont pas parachevés à cause des ponts et des stations."

Or ni l'un ni l'autre de ces messieurs n'avaient vu le contrat MacFarlane. M. Light le déclare sous serment : " Je n'ai jamais vu le contrat, mais je comprends que " M. MacFarlane n'avait pas à fournir les tabliers des ponts." Cette réponse de M. Light est erronée. La lecture du contrat MacFarlane lui aurait appris " que ce sous- " entrepreneur devait construire et parachever les soixante milles de chemin confor- " mément au contrat de l'entrepreneur Armstrong avec la Compagnie, et sous la " direction de l'ingénieur en chef de la Compagnie (M. Light), et conformément aux " plans et devis mentionnés au dit contrat..... ces travaux devant être parachevés à " la satifaction de l'ingénieur du gouvernement du Canada."

Or l'ingénieur du gouvernement du Canada a fait un rapport en septembre 1889, constatant qu'il restait des travaux à exécuter pour un montant de $31,000, y compris la superstructure de certains ponts.

Quant aux changements faits aux plans et devis par les ingénieurs des gouvernements d'Ottawa et de Québec, la compagnie prétend que l'entrepreneur doit les subir

et exécuter les travaux à l'entière satisfaction de ces ingénieurs, ce qu'il n'a pas encore fait, quoiqu'il détienne le chemin de la compagnie. Le paiement des subsides est sujet à cette condition, et les contrats de l'entrepreneur et du sous-entrepreneur les y obligent spécialement.

Les appréciations faites par les ingénieurs Light et LeDuc d'un contrat qu'ils n'avaient pas vu, sont un prétexte fallacieux dont votre commissaire s'est servi pour dire " que le sous-entrepreneur voulait bien faire tous les travaux, moyennant " paiement, mais que la compagnie ne voulait pas payer, ou n'avait pas les moyens " de le faire."

Il eût été plus convenable de laisser cette question à la décision des tribunaux devant lesquels elle a été portée, laissant aux parties intéressées le soin de faire valoir leurs droits respectifs, d'après les stipulations de leurs contrats.

M. Langelier termine son rapport en faisant allusion aux débats qui ont eu lieu à la Chambre des Communes en 1885, pour déclarer " que la compagnie a forcé son " entrepreneur, M. Armstrong, à lui payer un assez fort percentage sur les subsides " accordés par les gouvernements." Ces débats ne prouvent rien de semblable. M. Langelier eût eu meilleure grâce à dire seulement ce qu'il connait sur la question des forts percentages. Il est facile de juger de la valeur de son assertion, lorsqu'il est constaté que M. Armstrong n'a obtenu son contrat de la compagnie que l'année suivante, c'est-à-dire, le 6 juin 1886.

De plus, M. Langelier avait reçu la déposition assermentée de M. C. N. Armstrong le 6 février 1890, c'est-à-dire, seulement vingt jours avant la date de son propre rapport. Et cet entrepreneur avait déclaré comme suit : " Par mon contrat " avec la compagnie, j'ai droit à $20,000 par mille, payables avec les subsides des " gouvernements fédéral et local, et la balance en débentures de la compagnie. Ces " subsides m'ont été payés conformément aux termes et en à-compte du prix de " mon contrat."

Afin d'établir plus positivement l'injustice des insinuations de M. Langelier, qu'il me soit permis de citer un extrait de la déposition de M. C. N. Armstrong, prise en Cour Supérieure, à Québec, le 5 novembre dernier, dans la cause numéro 1339, de MacFarlane *vs* Armstrong & *al.*

Question posée par l'hon. M. Frs Langelier—" La compagnie a-t-elle gardé aucun " montant des subsides qui lui ont été octroyés par le gouvernement ?—Réponse.— " Non. Tous les subsides perçus par la compagnie elle-même du gouvernement, ont " été perçus pour mon compte, et payés à moi-même ou à différentes personnes sur " mon ordre.

" Question.—La compagnie a-t-elle reçu aucune partie des subsides qui ont été " transportés par le contrat (MacFarlane) ?—Réponse. Certainement non."

CONCLUSIONS

Ainsi, de l'examen sérieux et raisonné du rapport du commissaire, M. Charles Langelier, il ressort ce qui suit :

1.—Le commissaire a procédé *ex parte*, i. e. illégalement quant à la compagnie.

2.—Il semble avoir ignoré la teneur du contrat Armstrong en date du 6 juin 1886 ; partant, la plupart de ses avancés tombent à faux, ce qui appert de la simple lecture de son rapport.

3.—Il donne au contrat MacFarlane une interprétation erronée, en affirmant que M. MacFarlane avait droit à tous les subsides, lorsqu'une partie des subsides n'avaient pas même été votés à la date de ce contrat.

4.—Il s'efforce de rejeter sur la Compagnie la responsabilité de la grève survenue sur les travaux MacFarlane, lorsque ce dernier était seul en défaut.

5.—Il s'appuie sur les déclarations erronées de plusieurs propriétaires pour affirmer que la Compagnie s'est emparée de leurs terrains contrairement à la loi, et cela sans avoir fourni à la Compagnie l'occasion de prouver la fausseté de ces avancés.

6.—Il expose la question de la gare de Maria d'une manière incomplète, omettant certains faits importants, qui entrainent des conclusions opposées à celles de son rapport.

7.—Il termine en insinuant que la Compagnie a forcé son entrepreneur, M. Armstrong à lui payer un assez fort percentage sur les subsides accordés par les gouvernements, et pour appuyer cette assertion, il fausse la date du contrat Armstrong, sans donner l'ombre de preuve de ses avancés.

8.—Ce rapport, basé sur des procédures irrégulières, est un réquisitoire contre la Compagnie, à laquelle on a refusé l'occasion d'être entendue et de contester les déclarations erronées ou incomplètes qui l'accompagnent.

9.—Ce rapport, daté du 26 février dernier n'a été transmis à la Compagnie que le 11 novembre dernier, nonobstant les demandes réitérées de la Compagnie pour l'obtenir plus tôt.

La Compagnie désire protester fermement et respectueusement contre des procédés dont le but paraît avoir été, dès l'origine, de lui causer des embarras de nature à retarder ses opérations, pour justifier la demande que l'on fait présentement pour faire annuler sa charte.

Tout en regrettant sincèrement les difficultés qui ont surgi pendant la construction de son chemin, cette Compagnie croit avoir rempli sa part d'obligations.

Et elle soumet avec confiance à Votre Honneur le présent mémoire, pour justifier sa conduite.

(Signé) L. A. ROBITAILLE,
Secrétaire Trésorier.

(Signé) L. J. RIOPEL,
Directeur Gérant de la Compagnie.

Québec, 30 décembre 1890.